Deutscher Bundestag
6. Wahlperiode

Drucksache VI/371

Sachgebiet 924

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
III/1 — 68070 — E — Kr 2/1/70

Bonn, den 11. Februar 1970

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Unterrichtung der gesetzgebenden Körperschaften gemäß Artikel 2 des Gesetzes zu den Gründungsverträgen der Europäischen Gemeinschaften**
h i e r : Verkehrspolitik in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und der Europäischen Atomgemeinschaft (EAG) vom 27. Juli 1957 übersende ich als Anlage den Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für

eine Verordnung des Rates über die Einführung gemeinsamer Regeln für den Pendelverkehr mit Kraftomnibussen zwischen den Mitgliedstaaten.

Dieser Vorschlag ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 28. Januar 1970 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem genannten Kommissionsvorschlag ist vorgesehen.

Der Zeitpunkt der endgültigen Beschlußfassung durch den Rat ist noch nicht abzusehen.

Zur Information wird gleichzeitig die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu ihrem Vorschlag übermittelte Begründung beigefügt.

Brandt

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn 1
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1,
Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. (0 22 29) 6 35 51

Vorschlag einer Verordnung des Rates über die Einführung gemeinsamer Regeln für den Pendelverkehr mit Kraftomnibussen zwischen den Mitgliedstaaten

(Von der Kommission dem Rat vorgelegt)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

gestützt auf die Verordnung Nr. 117/66/EWG des Rates vom 28. Juli 1966 über die Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen [1]) und insbesondere auf Artikel 8,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Es erweist sich als unerläßlich, den Pendelverkehr einer Genehmigungsregelung zu unterwerfen, um eine wirksame Überwachung der Einhaltung der dem Verkehrsunternehmer auf Grund dieser Verordnung obliegenden Verpflichtungen zu ermöglichen; die Geltungsdauer der Genehmigung ist unter Berücksichtigung der Saisonabhängigkeit des Pendelverkehrs festzusetzen.

Zur Erleichterung der Kontrollen und Vereinfachung der Verwaltungsformalitäten ist es zweckmäßig, ein einheitliches Genehmigungsmuster vorzusehen, das für die gesamte Fahrstrecke des Pendelverkehrs Gültigkeit hat.

Da das allgemeine Interesse es erfordert, daß zum einen das ordnungsgemäße Funktionieren des Linienverkehrs nicht beeinträchtigt werden darf, der eine für die Allgemeinheit ausreichende Verkehrsbedienung gewährleisten muß, und zum anderen eine unwirtschaftliche Verwendung der Verkehrsmittel zu vermeiden ist, muß die Einrichtung von Pendelverkehrsdiensten einer Prüfung unterworfen werden, die es den Behörden ermöglicht festzustellen, ob diese Erfordernisse erfüllt sind. Eine solche Prüfung erweist sich jedoch nicht für die Pendelverkehrsdienste als notwendig, die neben der Beförderungsleistung die Unterbringung der Reisenden mit oder ohne Verpflegung einschließen, da eine solche pauschale Leistung nicht mit derjenigen vergleichbar ist, die vom Linienverkehr auf der Straße und auf der Schiene angeboten wird.

Die Bedingungen, unter denen Ausnahmen von bestimmten Vorschriften gewährt werden können, welche die Tätigkeit der Pendelverkehrsdienste abgrenzen, müssen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Verkehrsnutzer festgelegt werden, ohne daß hierdurch die wesentlichen Merkmale dieser Verkehrsart angetastet werden. Die Grenzen, innerhalb derer diese Ausnahmen gewährt werden können, müssen, je nach dem Einfluß jeder der Formen des Pendelverkehrs auf die Marktsituation des Linienverkehrs und der Sonderformen des Linienverkehrs in den betreffenden Gebieten, abgestuft werden.

Es ist im allgemeinen Interesse und insbesondere im Hinblick darauf, daß auf Gemeinschaftsebene auftretenden Erfordernissen Rechnung getragen werden muß, notwendig, Gemeinschaftsverfahren zur Überwindung etwaiger Schwierigkeiten bei den Verhandlungen zwischen den Mitgliedstaaten vorzusehen und der Kommission eine diesbezügliche Entscheidungsbefugnis zu übertragen.

Es ist zweckmäßig, insbesondere in bezug auf die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, gemeinsame Regeln für das Verfahren zur Ausstellung und die Erteilung der Genehmigung einzuführen, um die Anwendung der materiellen Bestimmungen dieser Verordnung zu erleichtern. Zu diesem Zweck muß außerdem ein einheitliches Muster für das Antragsformular erstellt werden.

In Anbetracht des saisonalen Charakters des Pendelverkehrs und der Tatsache, daß gelegentlich unvorhersehbaren Erfordernissen der Verkehrsnutzer zu entsprechen ist, müssen die zuständigen Behörden die Entscheidungen über die Anträge auf Einrichtung solcher Verkehrsdienste rasch treffen. Diesen Erfordernissen dürfte am ehesten im Wege des Verfahrens direkter Vereinbarungen zwischen den beteiligten Mitgliedstaaten entsprochen werden.

Zur Vereinfachung der Kontrollformalitäten erscheint es nützlich, ein einheitliches Kontrolldokument einzuführen, das an die Stelle der bisherigen Dokumente treten soll.

Damit die Mitgliedstaaten die Maßnahmen erlassen können, die zur Anwendung der mit dieser Verordnung eingeführten Gemeinschaftsregelung erforderlich sind, muß eine Übergangsfrist vorgesehen werden.

Um die Durchführungsbestimmungen für die eingeführten gemeinsamen Regeln zu vereinheitlichen,

[1]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 147 vom 9. August 1966, Seite 2688/66

ist ein Verfahren zur gemeinschaftlichen Beratung der Maßnahmen vorzusehen, welche Mitgliedstaaten dazu ergreifen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

ABSCHNITT I

Geltungsbereich und allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Diese Verordnung gilt für den Pendelverkehr, der in Artikel 2 der Verordnung Nr. 117/66/EWG des Rates vom 28. Juli 1966 über die Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen [2]) bezeichnet ist und den Bedingungen von Artikel 4 Absatz 1 der genannten Verordnung entspricht.

Artikel 2

Der Pendelverkehr wird auf Grund einer Genehmigung für den Pendelverkehr betrieben.

Dieses Dokument, im folgenden „Genehmigung" genannt, wird nach den Bestimmungen dieser Verordnung ausgestellt und erteilt.

Artikel 3

1. Die Genehmigung wird auf den Namen einer natürlichen oder juristischen Person ausgestellt; sie ist nicht übertragbar.

2. Die Gültigkeitsdauer der Genehmigung beträgt höchstens ein Jahr.

3. Die Genehmigung bestimmt

— die Form des Pendelverkehrs (mit oder ohne Unterkunft und Verpflegung),

— die Fahrstrecke, insbesondere die Ausgangs-, Ziel- und Haltepunkte,

— den Betriebszeitraum,

— die Zahl und die Termine der Fahrten,

— die gemäß Artikel 9 bis 11 genehmigten Ausnahmen,

— die Fahrpläne,

— den Beförderungspreis,

— ihre Gültigkeitsdauer.

4. Die Genehmigung entspricht einem Muster, das von der Kommission im Verordnungsweg nach Anhörung der Mitgliedstaaten binnen sechs Monaten nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung festgelegt wird.

[2]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 147 vom 9. August 1966, S. 2688/66

Artikel 4

Die Genehmigung berechtigt ihren Inhaber zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr nach den Bedingungen gemäß Artikel 3 auf dem Hoheitsgebiet aller Mitgliedstaaten, über das die Beförderungsstrecke des Pendelverkehrs führt.

ABSCHNITT II

Objektive Bedingungen für die Erteilung der Genehmigung

Artikel 5

1. Der Antrag auf Einrichtung eines Verkehrsdienstes gemäß Artikel 1 ist einer Prüfung unterworfen, die sich auf die Marktsituation des Linienverkehrs und der Sonderformen des Linienverkehrs zur Beförderung von Personen auf der Straße und auf der Schiene in den betreffenden Gebieten und insbesondere auf die durchschnittliche Ausnutzung der Verkehrsmittel der bestehenden Verkehrsdienste erstreckt.

2. Die Genehmigung wird unter der Bedingung erteilt, daß die Bedienung des Verkehrs, der Gegenstand des Antrags ist, quantitativ wie auch qualitativ nicht bereits durch die in Absatz 1 genannten bestehenden Verkehrsdienste zufriedenstellend gewährleistet ist.

Artikel 6

Abweichend von Artikel 5 wird die Genehmigung jedem Antragsteller erteilt, wenn

a) der beantragte Verkehrsdienst neben der Beförderungsleistung Unterkunft mit oder ohne Verpflegung am Zielort und gegebenenfalls während der Reise einschließt;

b) die Dauer des Aufenthalts am Zielort mindestens 7 Tage beträgt;

c) die Reisenden den Gesamtpreis für die Reise an den Verkehrsunternehmer entrichten.

Artikel 7

1. Der Antragsteller legt den zuständigen Behörden alle zweckdienlichen Angaben über Fahrstrecke und Programm des Verkehrsdienstes vor.

2. In dem in Artikel 6 genannten Fall liefert der Antragsteller außerdem zusätzlich Angaben über:

— Ort und Hotels oder sonstige Einrichtungen, in denen die beförderten Personen während ihres Aufenthalts untergebracht werden sollen, sowie Dauer des Aufenthaltes;

— den Gesamtpreis dieser zusätzlichen Leistungen.

3. Der Antragsteller belegt die in Absatz 1 und 2 genannten Angaben durch Beifügung entsprechender Dokumente, die jeweils von der natürlichen oder juristischen Person ausgestellt sind, die die Reise der Gruppen organisiert und von den Hotels und sonstigen Einrichtungen, in denen die Unterbringung vorgesehen ist.

ABSCHNITT III

Ausnahmen

Artikel 8

1. Die Ausnahmen von den Vorschriften des Artikels 2 Absatz 1 bis 3 der Verordnung Nr. 117/66/EWG, die in Absatz 4 des gleichen Artikels genannt sind, können von den Mitgliedstaaten nach den in den Artikeln 9 bis 11 dieser Verordnung vorgesehenen Bedingungen gewährt werden.

2. Ausnahmen von den Vorschriften des Artikels 2 Absatz 1 und 2 der Verordnung Nr. 117/66/EWG können entweder bei Vorlage des in Artikel 12 dieser Verordnung genannten Antrags auf Erteilung einer Genehmigung oder während des Betriebszeitraums eines zugelassenen Pendelverkehrs beantragt werden; Ausnahmen von den Vorschriften des Artikels 2 Absatz 3 der Verordnung Nr. 117/66/EWG können nur bei Vorlage des in Artikel 12 dieser Verordnung genannten Antrags auf Erteilung einer Genehmigung beantragt werden.

Artikel 9

1. Abweichend von den Vorschriften des Artikels 2 Absatz 1 der Verordnung Nr. 117/66/EWG kann die Rückfahrt mit einer anderen Gruppe als bei der Hinfahrt genehmigt werden, wenn:

— die Gesamtzahl dieser Fahrgäste 10 % der Zahl der Fahrgäste der Hinfahrt nicht überschreitet; bei dem in Artikel 6 genannten Pendelverkehr wird dieser Prozentsatz auf 30 % festgesetzt;

— die für die Rückfahrt benutzten Fahrzeuge die erforderliche Zahl von Sitzplätzen haben.

2. Die Ausnahmen gemäß Absatz 1 werden von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaates gewährt, auf dessen Hoheitsgebiet sich der Ausgangsort der Reise der Gruppe befindet.

Artikel 10

1. Abweichend von den Vorschriften des Artikels 2 Absatz 2 der Verordnung Nr. 117/66 EWG kann genehmigt werden, daß zwischen dem Ausgangsort und dem Zielort gemäß Artikel 2 Absatz 1 derselben Verordnung Fahrgäste an höchstens je drei Stellen aufgenommen bzw. abgesetzt werden.

2. Für Pendelverkehre, die nicht die in Artikel 6 genannten Bedingungen erfüllen, gilt Absatz 1 nur dann, wenn die vorhandenen Linienverkehre und Sonderformen des Linienverkehrs auf der Straße und auf der Schiene auf den von den Ausnahmeanträgen betroffenen Verkehrsverbindungen keine gleichwertigen Leistungen erbringen können.

3. Die Ausnahmen gemäß Absatz 1 werden von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaates oder der Mitgliedstaaten gewährt, auf deren Hoheitsgebiet die Reisenden, die Gegenstand der Ausnahme sind, aufgenommen bzw. abgesetzt werden sollen.

Artikel 11

1. Abweichend von den Vorschriften des Artikels 2 Absatz 3 der Verordnung Nr. 117/66/EWG kann für den Pendelverkehr, der nicht die in Artikel 6 genannten Bedingungen erfüllt, die Genehmigung erteilt werden, daß die erste Hinfahrt und die letzte Rückfahrt in der Reihe der Pendelfahrten als Leerfahrt erfolgt; Voraussetzung hierfür ist, daß die Reisenden vor ihrer Ankunft im Land, in dem sie aufgenommen werden, durch Beförderungsverträge zu Gruppen zusammengefaßt worden sind.

Für den in Artikel 6 genannten Pendelverkehr kann eine solche Ausnahme gewährt werden, wenn die Reisenden vorher auf Grund eines Vertrages zu Gruppen zusammengefaßt worden sind, den der Verkehrsunternehmer und die natürliche oder juristische Person, die die Reise der Gruppe organisiert, abgeschlossen haben und nach welchem die Organisation des Verkehrsdienstes und die Anwerbung der Verkehrsnutzer auf Initiative des Unternehmens erfolgt, das die Beförderung durchführt und die Ausnahme beantragt.

2. Die Ausnahme gemäß Absatz 1 wird von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaates gewährt, auf dessen Hoheitsgebiet sich der Ort befindet, in dem die Fahrgäste für die Beförderung zum Aufenthalt aufgenommen werden.

ABSCHNITT IV

Verfahren

Artikel 12

1. Die Genehmigungsanträge müssen einem Muster entsprechen, das von der Kommission im Verordnungswege nach Anhörung der Mitgliedstaaten binnen sechs Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung festgelegt wird.

2. Die Anträge gemäß Absatz 1 werden bei dem Mitgliedstaat eingereicht, auf dessen Hoheitsgebiet sich der Ausgangspunkt des Verkehrsdienstes befindet. Die Antragsteller müssen zur Begründung ihres Antrags die Dokumente für die in Artikel 7 genannten Angaben beifügen.

Artikel 13

Die Anträge werden nach dem in den Artikeln 14 bis 16 vorgesehenen Verfahren von den Mitgliedstaaten geprüft, auf deren Hoheitsgebiet sich die Orte befinden, in denen Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden.

Hat ein Verkehrsdienst, der nicht die in Artikel 6 genannten Bedingungen erfüllt, seinen Ausgangs- und oder Zielort in einem Gebiet mit einer Tiefe von 25 Kilometern in der Luftlinie von einer Grenze mit einem anderen Mitgliedstaat, so nimmt letzterer ebenfalls an der Prüfung des Antrags teil.

Artikel 14

1. Der Mitgliedstaat gemäß Artikel 12 Absatz 2 übermittelt dem oder den anderen in Artikel 13 genannten Mitgliedstaaten eine Durchschrift des Antrags sowie die in Artikel 7 aufgeführten Dokumente und gibt hierzu seine Stellungnahme ab.

2. Binnen 30 Tagen nach Eingang der Durchschrift des Antrags teilen der oder die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 13 dem Mitgliedstaat gemäß Artikel 12 Absatz 2 ihre Stellungnahme mit.

3. Geht innerhalb der in Absatz 2 genannten Frist keine Antwort des oder der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 13 ein, so gilt dies als Einverständnis dieser Mitgliedstaaten zu dem Antrag.

Artikel 15

1. Kommt eine Einigung nicht zustande, so teilt der Mitgliedstaat gemäß Artikel 12 Absatz 2 binnen 30 Tagen nach dem Zeitpunkt, zu dem die letzte Stellungnahme der übrigen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 13 bei ihm eingegangen ist oder zu dem die in Arikel 14 Absatz 3 genannte Frist abgelaufen ist, der Kommission schriftlich mit, welches die Gründe sind, die einer Einigung im Wege stehen. Die Kommission erläßt binnen 60 Tagen nach Eingang der Mitteilung eine Entscheidung, die den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 13 notifiziert wird.

2. Falls einer der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 13 es beantragt oder die Kommission es für zweckmäßig hält, berät die Kommission den betreffenden Antrag mit diesen Mitgliedstaaten.

3. Die Bestimmungen von Absatz 1 und 2 gelten nicht, wenn der zuständige Mitgliedstaat die Genehmigung für die in Artikel 9 bis 11 genannten Ausnahmen verweigert.

Artikel 16

1. Entsprechend den Entscheidungen, die die in Artikel 13 genannten Mitgliedstaaten getroffen haben und den Entscheidungen der Kommission nach Artikel 15 Absatz 1, erteilt der Mitgliedstaat gemäß Artikel 12 Absatz 2 dem Antragsteller die Genehmigung.

2. Der Mitgliedstaat gemäß Artikel 12 Absatz 2 übermittelt den übrigen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 13 binnen acht Tagen nach dem Zeitpunkt der Erteilung eine Durchschrift der Genehmigung.

ABSCHNITT V

Überwachung und Sanktionen

Artikel 17

Es sind im Fahrzeug mitzuführen und den Kontrollbeamten auf Verlangen vorzuzeigen:

— die Genehmigung gemäß Artikel 3 oder eine beglaubigte Abschrift;

— ein Kontrolldokument in Form eines Fahrtenblattes.

Artikel 18

1. Das Fahrtenblatt gemäß Artikel 17 wird von den zuständigen Behörden des Staates, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, oder von anderen hierzu ermächtigten Stellen ausgegeben. Dieses Dokument wird auf den Namen des Verkehrsunternehmers ausgestellt und muß von diesem für jede Fahrt ausgefüllt werden.

2. Das Fahrtenblatt muß einem Muster entsprechen, das von der Kommission im Verordnungswege nach Anhörung der Mitgliedstaaten binnen sechs Monaten nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung festgelegt wird.

Artikel 19

1. Die Fahrgäste eines Pendelverkehrs müssen während der ganzen Fahrt eine Fahrkarte mit sich führen, die folgende Angaben enthält:

— Name des Fahrgastes,

— Verkehrsverbindung,

— Dauer des Aufenthalts am Zielort,

— Beförderungspreis,

— Gruppe, zu welcher der Fahrgast gehört.

2. Die Fahrgäste eines Pendelverkehrs gemäß Artikel 6 müssen während der ganzen Reise eine Fahrkarte mit sich führen, aus der neben den in Absatz 1 genannten Angaben der Gesamtpreis für die Unterkunft mit oder ohne Verpflegung hervorgeht.

3. Die Fahrkarten sind auf Verlangen den Kontrollbeamten vorzuzeigen.

Artikel 20

1. Der Mitgliedstaat gemäß Artikel 12 Absatz 2 zieht die nach Maßgabe dieser Verordnung erteilte Genehmigung zurück, wenn:

— der Inhaber, soweit er eine natürliche Person ist, die Voraussetzungen der persönlichen Zuverlässigkeit oder der finanziellen Leistungsfähigkeit gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben a) und b) der Verordnung Nr. . . . des Rates vom . . . [3]) nicht mehr erfüllt;

— der Inhaber, soweit er eine juristische Person ist, die Voraussetzungen der finanziellen Leistungsfähigkeit gemäß Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) der vorgenannten Verordnung oder die mit der täglichen Geschäftsführung beauftragte natürliche Person die Voraussetzung der persönlichen Zuverlässigkeit gemäß Artikel 3 Ab-

[3]) (Verordnung über die Einführung von Bedingungen für den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und im grenzüberschreitenden Verkehr)

satz 1 Buchstabe a) derselben Verordnung nicht mehr erfüllt.

Der Mitgliedstaat, der die Genehmigung entzogen hat, unterrichtet hiervon unverzüglich die übrigen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 13.

2. Erhält ein Mitgliedstaat davon Kenntnis, daß der Inhaber einer von einem anderen Mitgliedstaat erteilten Genehmigung Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Verordnung begangen hat, so unterrichtet der Staat, auf dessen Hoheitsgebiet die Zuwiderhandlung begangen worden ist, hiervon den Mitgliedstaat, der die Genehmigung erteilt hat. Die Mitgliedstaaten teilen sich gegenseitig alle ihnen vorliegenden Angaben über die Ahndung dieser Zuwiderhandlungen mit.

ABSCHNITT VI

Übergangs- und Schlußbestimmungen

Artikel 21

Die Dokumente gemäß Artikel 3, 12 und 18 ersetzen die gegenwärtig bestehenden Genehmigungsanträge, Genehmigungen und Kontrolldokumente.

Artikel 22

Die Vorschriften der Artikel 1 bis 21 sind ab ...[4]) anzuwenden, mit Ausnahme der Vorschriften der Artikel 3 Absatz 4, Artikel 12 Absatz 1 und Artikel 18 Absatz 2; diese sind mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung anzuwenden.

Artikel 23

Bis zum ...[5]) erlassen die Mitgliedstaaten nach Anhörung der Kommission die erfoderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Durchführung dieser Verordnung.

Diese Vorschriften erstrecken sich unter anderem auf die Organisation, das Verfahren und die Instrumente der Überwachung sowie auf die Ahndung im Falle von Zuwiderhandlungen.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat. Geschehen zu Brüssel, am

---

[4]) Ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung.
[5]) Sechs Monate vor dem Zeitpunkt der Anwendung nach Artikel 22.

Brüssel, den . . .

Im Namen des Rates

Der Präsident

Begründung

I. Allgemeine Erwägungen

1. Im Rahmen der Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik, deren Einführung Artikel 3 und Artikel 74 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft vorschreiben, hat der Rat am 28. Juli 1966 die Verordnung Nr. 117/66/EWG über die Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen [1]) erlassen. Diese Verordnung enthält in erster Linie eine Definition und eine Unterteilung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs in drei Arten, nämlich in:

— den Linienverkehr und die Sonderformen des Linienverkehrs,

— den Gelegenheitsverkehr und

— den Pendelverkehr.

Was die für diese Beförderungsarten geltende Regelung anbelangt, so präzisiert die Verordnung Nr. 117/66 EWG lediglich die Vorschriften für den Gelegenheitsverkehr; erst zu einem späteren Zeitpunkt sollten auf der Grundlage von Vorschlägen der Kommission gemäß Artikel 75 des Vertrags die gemeinsamen Regeln für den Linienverkehr und den Pendelverkehr angenommen werden.

Am 17. Juli 1969 hat die Kommission dem Rat bereits den Vorschlag für eine Verordnung über die Einführung gemeinsamer Regeln für den Linienverkehr und die Sonderformen des Linienverkehrs mit Kraftomnibussen zwischen den Mitgliedstaaten zugeleitet [2]). Die nunmehrige Vorlage des Vorschlags für den Pendelverkehr erfolgt in Durchführung von Artikel 8 der Verordnung Nr. 117/66/EWG und hat gleichzeitig den Zweck, die Regelung für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrs zu vervollständigen.

2. Die von der Kommission vorgeschlagenen gemeinsamen Regeln zielen in erster Linie darauf ab, die Organisation des Pendelverkehrs den sich aus der Gemeinschaftsintegration und dem wirtschaftlichen Aufschwung ergebenden Erfordernissen anzupassen, die Verbesserung der Leistungen sowie eine Senkung der Beförderungspreise voranzutreiben und die verwaltungstechnischen Formalitäten auf ein Mindestmaß zu verringern. Zur Verwirklichung dieser Ziele erscheint es unabdingbar, einerseits die technischen und wirtschaftlichen Merkmale des Pendelverkehrs und zum anderen die etwaige Auswirkung zu berücksichtigen, welche die Betätigung dieser Verkehrsdienste auf die Organisation des Gemeinschaftsmarktes der Personenbeförderung auf der Straße haben kann.

3. Der Pendelverkehr, der in letzter Zeit einen beachtlichen Aufschwung zu verzeichnen hatte, besteht im wesentlichen in der Beförderung vorher zusammengestellter Gruppen von Fahrgästen in Ferienorte. Die zeitliche Verteilung des Urlaubs ermöglicht es dem Verkehrsunternehmer, dasselbe Fahrzeugmaterial für die aufeinanderfolgende Beförderung verschiedener Gruppen zwischen denselben Ausgangs- und Zielorten zu verwenden.

In bezug auf seine Struktur unterscheidet sich der Pendelverkehr deutlich vom Linienverkehr, da nur im voraus zusammengestellte Gruppen befördert und unterwegs Fahrgäste weder aufgenommen noch abgesetzt werden können. Angesichts dieser Merkmale unterliegt der Pendelverkehr auf internationaler Ebene weder Tarifvorschriften noch ist er den Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes unterworfen.

Seiner Natur nach ist der Pendelverkehr also dem Gelegenheitsverkehr viel ähnlicher als dem Linienverkehr; gegenüber dem Gelegenheitsverkehr unterscheidet sich der Pendelverkehr durch periodische Wiederkehr und die Regelmäßigkeit, mit der die nötigen Fahrten für aufeinanderfolgende Beförderungen der verschiedenen Gruppen durchgeführt werden.

Es sei jedoch bemerkt, daß die so gebotenen Verkehrsleistungen diejenigen des Linienverkehrs ersetzen können, da die Beförderung zum Urlaubsort und die Rückfahrt zum Ausgangsort durch einen Pendelverkehrsdienst, durch einen in derselben Verkehrsverbindung bestehenden Linienverkehr ausgeführt werden kann.

Da der Pendelverkehr außerdem nicht den Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes und auch nicht besonderen Tarifvorschriften unterworfen ist, kann er seinen Kunden günstigere Bedingungen bieten und ist mithin in der Lage, den Liniendiensten beträchtliche Konkurrenz zu machen. Es erscheint daher notwendig, soweit seine Beibehaltung zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für die Allgemeinheit als unerläßlich befunden wird, die Wettbewerbsbedingungen gegenüber den anderen Verkehrsdiensten zu harmonisieren.

4. In gewissen Fällen kann der Pendelverkehr seinen Kunden neben der Beförderung Leistungen wie Unterbringung und Verpflegung am Aufenthaltsort zu Pauschalpreisen anbieten. Diese Verkehre ermöglichen es, Ferienprogramme zu sehr günstigen Preisen zu organisieren, da zu den Einsparungen, die durch eine optimale Ausnutzung der Fahrzeuge — eines der wesentlichen Merkmale des Pendelverkehrs — erzielt werden können, noch die Vor-

---

[1]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 147 vom 9. August 1966, Seite 2688/66

[2]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. C 123 vom 19. September 1969, Seite 1

teile hinzukommen, die sich aus dem Abschluß von Verträgen mit Hotels und Restaurants für eine sehr große Zahl von Reisenden ergeben können.

Daraus folgt, daß diese Pendeldienste, für die die Beförderung nur ein untergeordneter Faktor ist, Leistungen bieten, die insgesamt nicht mit denen des Linienverkehrs vergleichbar sind. Es darf also davon ausgegangen werden, daß sie für den bestehenden Linienverkehr keine Konkurrenz darstellen können.

Angesichts dieser Merkmale und ihrer bedeutenden Rolle, die sie bei der Förderung des innergemeinschaftlichen Fremdenverkehrs sowie bei der Entwicklung bestimmter Gebiete der Gemeinschaft zwangsläufig spielen, ist die Kommission der Auffassung, daß der Pendelverkehr, der auch Aufenthaltsleistungen umfaßt, die Möglichkeit haben muß, sich ohne jede Behinderung zu entfalten; dieser Pendelverkehr muß sich außerdem in einem Wettbewerbsklima entwickeln, damit die freie Wahl des Verkehrsnutzers, die Verbesserung der Leistung und eine Senkung der Preise gewährleistet werden.

5. Diese Überlegungen haben die Kommission veranlaßt, zwischen dem Pendelverkehr, der lediglich die Beförderungsleistung umfaßt, und dem Pendelverkehr zu unterscheiden, der neben der Beförderung auch die Unterbringung und die Verpflegung an den Aufenthaltsorten einschließt.

Das für diese beiden Verkehrsarten vorgeschlagene System ist infolgedessen differenziert: Im erstgenannten Fall soll die Einrichtung oder die Beibehaltung des Pendelverkehrs einer Bedürfnisprüfung unterworfen werden, deren wesentliches Ziel es ist, eine Überlagerung bestehender Linienverkehre zu vermeiden und eine bestmögliche Nutzung der Verkehrsmittel zu ermöglichen; im zweitgenannten Fall beschränkt sich die Prüfung darauf festzustellen, ob die für die Erteilung der Genehmigung erforderlichen Bedingungen erfüllt sind, wobei diese Prüfung weder eine Beschränkung noch eine Hinderung für die Einrichtung des beantragten Dienstes zur Folge haben kann, der diese Bedingungen erfüllt.

6. Entsprechend den Grundsätzen, die für den grenzüberschreitenden Linienverkehr angenommen wurden, hat sich die Kommission auch um die Verwirklichung der Gemeinschaftsintegration des Marktes für den Pendelverkehr bemüht; sie hat die Ausstellung von Beförderungsurkunden vorgeschlagen, die für das Hoheitsgebiet aller beteiligten Mitgliedstaaten gültig sind sowie die Einführung eines angemessenen Verfahrens zur Überwindung von Meinungsverschiedenheiten zwischen den Mitgliedstaaten, um unter anderem bei der Einrichtung und der Beibehaltung des Pendelverkehrs dem Gemeinschaftsinteresse Rechnung zu tragen; ferner schlägt sie die Annahme einheitlicher Muster für die einzelnen Dokumente vor, die für die Durchführung dieses Verkehrs und die Kontrolle erforderlich sind.

Ebenso enthält dieser Vorschlag Bestimmungen, wonach Verkehrsunternehmer unter gewissen Voraussetzungen zu Pendeldiensten zugelassen werden, deren Ausgangspunkt in einem Mitgliedstaat liegt, in dem die betreffenden Unternehmer nicht niedergelassen sind.

Das in diesem Artikel vorgesehene Verfahren, das eine Intervention der Kommission vorsieht, ermöglicht es, diesen Erfordernissen Rechnung zu tragen.

B. Besondere Erwägungen

ABSCHNITT I

Anwendungbereich und allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Dieser Artikel präzisiert unter Bezugnahme auf Artikel 2 und Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung Nr. 117/66/EWG des Rates vom 28. Juli 1966 [3]) den Anwendungsbereich des Verordnungsvorschlags. Artikel 2 der Verordnung Nr. 117/66/EWG enthält die Definition des Pendelverkehrs; gemäß Artikel 4 Absatz 1 der genannten Verordnung gelten die Bestimmungen des vorliegenden Verordnungsvorschlags für grenzüberschreitenden Verkehr

— vom Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats nach dem Hoheitsgebiet desselben oder eines anderen Mitgliedstaats,

— mit Fahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind und die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als 9 Personen — einschließlich des Fahrers — zu befördern.

Artikel 2

Die Bestimmung führt den Grundsatz ein, wonach jeglicher Pendelverkehr der Genehmigung unterworfen ist. Diese Regelung erweist sich als unbedingt erforderlich, um die vom Verordnungsvorschlag vorgesehenen Bestimmungen, namentlich auf dem Gebiet der Kontrolle, durchführen zu können.

Artikel 3

Da die Gewährung der Genehmigung an bestimmte Bedingungen geknüpft ist, die sowohl die Person des Verkehrsunternehmers als auch sein Unternehmen betreffen, erscheint es notwendig festzulegen, daß die Genehmigung auf den Namen einer Person ausgestellt wird, und daß sie nicht übertragbar ist.

Die Geltungsdauer der Genehmigung wird auf ein Jahr festgesetzt, da es die Besonderheit der vom Pendelverkehr bedienten Verkehrsströme dem Verkehrsunternehmer nicht ermöglicht, ein sich über mehrere Jahre erstreckendes Programm aufzustellen.

Artikel 4

Die Aussteller einer einzigen Genehmigung für die gesamte Strecke eines Pendeldienstes zielt darauf

[3]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 147 vom 9. August 1966, Seite 2688/66

ab, die Verwaltungsformalitäten sowohl im Interesse der Mitgliedstaaten als im Interesse der Verkehrsunternehmer zu vereinfachen. Außerdem werden dadurch die Kontrollen erleichtert.

ABSCHNITT II

Objektive Bedingungen für die Erteilung der Genehmigungen

Artikel 5

Die Bestimmungen dieses Artikels zielen darauf ab, eine wirksame Koordinierung mit dem bestehenden Linienverkehr zu gewährleisten, dessen Beibehaltung im Interesse der Allgemeinheit unbedingt erforderlich ist.

Im übrigen haben die hier festgelegten Kriterien keinen absoluten Charakter, und zwar in dem Sinne, als der etwaige Wettbewerb mit dem Linienverkehr unter Berücksichtigung der Merkmale des betreffenden Pendelverkehrs und aus der Sicht des Verkehrsnutzers gesehen werden muß, der ein berechtigtes Interesse daran hat, ohne umzusteigen und zum günstigsten Preis zu reisen.

Artikel 6

Die Gründe, die einen Schutz der Interessen des Linienverkehrs auf der Straße und auf der Schiene gegenüber dem lediglich die Beförderungsleistung umfassenden Pendelverkehr erforderlich machen, gelten nicht für den Pendelverkehr, der neben der Beförderungsleistung die Unterbringung der Reisenden mit oder ohne Verpflegung am Zielort und gegebenenfalls während der Reise einschließt.

Eine solche pauschale Leistung, wo die Unterbringung und gegebenenfalls die Verpflegung wesentliche Merkmale darstellen und wo die Beförderung nur untergeordnete Bedeutung hat, ist in der Tat nicht mit der bloßen Beförderungsleistung zu vergleichen, die in der Regel vom Linienverkehr auf der Straße und auf der Schiene angeboten wird.

Die beiden weiteren in Artikel 6 geforderten Voraussetzungen, nämlich daß die Aufenthaltsdauer am Zielort mindestens sieben Tage betragen muß und der Pauschalpreis der Reise von den betreffenden Personen zu zahlen ist, zielen im wesentlichen auf die Verhinderung eines mißbräuchlichen Betriebs des Pendelverkehrs ab.

Artikel 7

Diese Bestimmungen stehen im Zusammenhang mit Artikel 5 und 6. Die Angaben, die der Antragsteller der zuständigen Behörde zu liefern hat, müssen es dieser ermöglichen, die Anträge zu prüfen und insbesondere festzustellen, ob die in Artikel 5 und 6 geforderten Voraussetzungen erfüllt sind.

ABSCHNITT III

Ausnahmen

Artikel 8

Es ist vor allem darauf hinzuweisen, daß die Artikel 9 bis 11 lediglich die Voraussetzungen definieren, unter denen die in Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung Nr. 117/66/EWG vorgesehenen Ausnahmen gewährt werden können, ohne daß dadurch jedoch den endgültigen Entscheidungen der Mitgliedstaaten auf diesem Gebiet vorgegriffen würde.

Die in Absatz 2 dieses Artikels festgelegten Verfahrensvorschriften berücksichtigen sowohl die Erfordernisse des Betriebs als auch die Art der beantragten Ausnahmen.

Artikel 9

Die mengenmäßige Begrenzung der Möglichkeiten, die den Reisenden geboten werden können, um die Rückfahrt mit einer anderen Gruppe als der der Hinfahrt durchzuführen, erscheint notwendig, um zu vermeiden, daß der Charakter selbst des Pendelverkehrs verändert wird.

Weitergehende Kriterien wurden angesichts seiner besonderen Merkmale indessen für den Pendelverkehr vorgesehen, der auch die Unterbringung einschließt.

Die vorgeschlagenen Bestimmungen ermöglichen es insbesondere, einerseits gewisse unvorhersehbare Erfordernisse der Reisenden zu berücksichtigen und zum anderen Mißbrauch zu vermeiden, der dem Linienverkehr abträglich wäre.

Da die Entscheidungen über die Anträge für solche Ausnahmen so schnell wie möglich getroffen werden müssen, ist die Kommission der Ansicht, daß die Zuständigkeit hierfür dem Mitgliedstaat übertragen werden muß, auf dessen Hoheitsgebiet sich der Ausgangspunkt der Reise befindet.

Artikel 10

Die als Ausnahme zu dem Grundsatz gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung Nr. 117/66/EWG gebotene Möglichkeit, an höchstens drei Stellen Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen, zielt darauf ab, gewissen Erfordernissen der Fahrgäste Rechnung zu tragen und gleichzeitig eine übermäßige Zerteilung der Strecke zu vermeiden, die mit den Besonderheiten des Pendelverkehrs nicht vereinbar sein dürfte.

Durch die Bestimmungen von Absatz 2 soll vor allem vermieden werden, daß durch Inanspruchnahme dieser Abweichung eine Ablehnung für die Einrichtung eines Pendelverkehrs umgangen werden kann, die wegen seiner Überschneidungen mit bestehenden Linienverkehren ausgesprochen wurde.

Artikel 11

Die in diesem Artikel vorgesehene Ausnahme ermöglicht es dem Verkehrsunternehmer, mit leerem Fahrzeug in einen Mitgliedstaat einzufahren, in dem er nicht niedergelassen ist, um von dessen Hoheitsgebiet aus einen Pendelverkehr durchzuführen. Sie ist ein weiterer Schritt zur Verwirklichung der freien Erbringung von Dienstleistungen auf dem Gebiet des Personenkraftverkehrs und ist eine Ergänzung zu den Bestimmungen, die in dieser Hinsicht für den Gelegenheitsverkehr vorgesehen sind.

Die Bedingungen, unter denen diese Ausnahme gewährt werden kann, berücksichtigen auch den unterschiedlichen Wettbewerbsgrad zwischen Linienverkehr und dem sich auf die Verkehrsleistung beschränkenden Pendelverkehr einerseits und dem Pendelverkehr andererseits, der neben der Beförderung auch noch Leistungen am Aufenthaltsort erbringt.

Im erstgenannten Fall hat der Verkehrsunternehmer nur die Möglichkeit, Pendelfahrten durchzuführen, um Gruppen zu befördern, die vor ihrer Ankunft im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaates zusammengestellt wurden. In den meisten Fällen handelt es sich praktisch um Reisegruppen aus anderen Kontinenten, die in Häfen oder Flughäfen der Gemeinschaft ankommen und deren Reise vom Verkehrsunternehmer, durch Vermittlung eines Reisebüros oder durch die jeweiligen Niederlassungen in den betreffenden Ländern organisiert wurde. Im zweiten Fall ist die Möglichkeit für die Durchführung solcher Fahrten auf sämtliche Gruppen, unabhängig von ihrer Herkunft, ausgedehnt, selbst wenn der Vertrag zwischen dem Verkehrsunternehmer und dem Reiseorganisator in dem Land selbst abgeschlossen wurde, in dem die Reisenden aufgenommen werden. Die dem Verkehrsunternehmer so gebotenen Möglichkeiten sind also umfassender.

ABSCHNITT IV

Verfahren

Artikel 12

Die Erstellung eines einheitlichen Musters für Anträge kann dazu beitragen, das Verfahren und die Arbeit der zuständigen Behörden bei der Prüfung des Antrags zu erleichtern.

Ebenfalls zur Erleichterung der Verwaltungsformalitäten wurde vorgesehen, daß der Antragsteller seinen Antrag lediglich bei dem Mitgliedstaat einreichen muß, auf dessen Hoheitsgebiet sich der Ausgangspunkt des Pendelverkehrs befindet.

Artikel 13

Die Prüfung der Anträge für Pendelfahrten wird den Mitgliedstaaten übertragen. Die Kommission ist der Ansicht, daß ein Gemeinschaftsverfahren entsprechend dem für den Linienverkehr vorgeschlagenen Verfahren (wonach die Beschlüsse über die Anträge auf einer jährlich stattfindenen Sitzung gefaßt werden) praktisch nicht durchführbar ist, weil der Pendeldienst saisonabhängig ist und der Abschluß der nötigen Vereinbarungen auf diesem Gebiet schnellstmöglich zustandekommen muß.

Darüber hinaus wurde der Abschluß der Vereinbarung für die Ausstellung der Genehmigung auf die Mitgliedstaaten beschränkt, in denen die Reisenden aufgenommen bzw. abgesetzt werden; die Transitstaaten sind also ausgeschlossen. Da beim Durchgangsverkehr Fahrgäste weder aufgenommen noch abgesetzt werden, besteht für den Durchgangsstaat kein Interesse daran, seinen Standpunkt bei den betreffenden Verhandlungen geltend zu machen; darüber hinaus ist zu bedenken, daß der Grundsatz der freien Durchfahrt bereits auf Gemeinschaftsebene sowie im Rahmen anderer internationaler Gremien anerkannt wurde.

Artikel 14

Es erscheint unbedingt erforderlich, gewisse Verfahrensvorschriften festzulegen, um sicherzustellen, daß die Entscheidung über die Anträge innerhalb kürzester Frist erfolgt, so daß der Antragsteller in der Lage ist, die nötigen Vorkehrungen auf Grund der Entscheidung zu treffen.

Artikel 15

Der bilaterale Charakter der Vereinbarungen, die für die Einrichtung eines Pendelverkehrs getroffen werden müssen, schließt nicht aus, daß in solchen Fällen Meinungsverschiedenheiten zwischen den beteiligten Mitgliedstaaten möglich sind und daß den Gemeinschaftsinteressen nicht genügend Rechnung getragen wurde. Daher sind unbedingt Möglichkeiten vorzusehen, mit denen diese Schwierigkeiten im Rahmen einer Gemeinschaftskonzeption überwunden werden können.

Artikel 16

Da gemäß Artikel 4 lediglich eine einzige Genehmigung für die gesamte Fahrstrecke des Pendeldienstes Gültigkeit haben wird, wurde die Zuständkeit für die Erteilung der Genehmigung dem Mitgliedstaat übertragen, in dem der Antrag eingereicht wurde, d. h. dem Mitgliedstaat, in dem sich der Ausgangspunkt des Pendeldienstes befindet.

So kann in demselben Bereich ein weiterer Fortschritt auf dem Wege zu einer gemeinschaftlichen Regelung dieser Verkehrsdienste und zur Vereinfachung der Verwaltungsformalitäten erzielt werden.

ABSCHNITT V

Überwachung und Sanktionen

Artikel 17 und 18

Diese Bestimmungen zielen darauf ab, die Wirksamkeit der Kontrollen während der Fahrt zu gewährleisten.

Mit der Bestimmung, wonach die Mitgliedstaaten andere Stellen mit der Ausstellung des Kontrolldokuments beauftragen können, sollen die Verwaltungsformalitäten vereinfacht werden.

Artikel 19

Durch diesen Artikel sollen wirksame Kontrollmöglichkeiten zur Vermeidung jeglichen Mißbrauchs geschaffen werden.

Artikel 20

Die Bedingungen der persönlichen Zuverlässigkeit sowie der finanziellen Leistungsfähigkeit, die die Verkehrsunternehmer nach Maßgabe der Verordnung zur Einführung von Bedingungen für den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers [1]) erfüllen müssen, müssen nicht nur zum Zeitpunkt der Einreichung des Antrags, sondern auch während der gesamten Geltungsdauer der Genehmigung erfüllt sein. Daraus folgt, daß die Genehmigung entzogen werden muß, wenn dies nicht mehr der Fall ist. Es ist Aufgabe des Mitgliedstaates, der die Genehmigung ausgestellt hat, diese zu entziehen und davon die anderen Mitgliedstaaten in Kenntnis zu setzen.

Durch die in Absatz 2 enthaltene Bestimmung soll die notwendige Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten bei der Ahndung von Verstößen ermöglicht und gefördert sowie dadurch die Wirksamkeit der in der vorgeschlagenen Regelung vorgesehenen Maßnahmen gewährleistet werden.

ABSCHNITT VI

Übergangs- und Schlußbestimmungen

Artikel 21, 22 und 23

Die Bestimmungen dieser Artikel ermöglichen es den Mitgliedstaaten, die nötigen Maßnahmen für die Anwendung der vorgeschlagenen Regelung, insbesondere unter Berücksichtigung ihrer Verwaltungsorganisation, rechtzeitig zu erlassen. Durch die Anhörung der Kommission wird eine harmonische und den Gemeinschaftsprinzipien entsprechende Anwendung dieser Durchführungsbestimmungen erleichtert.

[1]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. . . . vom . . . Seite . . . (Verordnung über die Einführung von Bedingungen über den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und im grenzüberschreitenden Verkehr)